

TÜRR ISTVÁN TÁBORNOK ALAKJA ÉS SZEREPE A PANAMA- CSATORNA NYOMVONALÁNAK KIJELÖLÉSÉBEN ÉS ÉPÍTÉSÉNEK FRANCIA SZAKASZÁBAN[339]

Meglepő ötletnek tűnhet két olyan távoli régió történetének összekapcsolása, mint Közép-Amerika és Közép-Európa. Azonban egy kalandos életű személy kontinenseken átívelő tevékenységével néha kapcsolatot teremt az egymástól távoli vidékek között. Ez történt a magyar Türr István (1825-1908) katonatisztrel és vízügyi szakemberrel, illetve a nevével fémjelzett vállalkozással (Türr Szindikátus[340]) is, ami meghatározó szerepet kapott a Panama-csatorna építésének francia szakaszában, bár az európai vállalkozás bő 15 éves működés (1876-1893) után csődbe jutott, anélkül, hogy végső célját, a Panamai földszorost átszelő csatorna megvalósítását elérte volna.

Jókai Mór, a magyar romantika irodalmának kiemelkedő regényírója, aki személyes jó viszonyt ápolt Türr Istvánnal, és Nizzában vendégeskedett is nála, egyszer megjegyezte róla: az ő otthona a széles világ. Franciaország, Olaszország éppen úgy hazája, mint Magyarország.[341] Milyen körülmények között alakult ez így?

A bajai születésű fiatalember tanulmányait megszakítva 1842-ben önkéntes katonai szolgálatra jelentkezett, és 1846-ban Lombardiába került az 52. osztrák Ferenc Károly gyalogezreddel.[342] Ez a korszak az európai politikában olyan időszak volt, mikor Olaszország és Magyarország sorsát egyaránt a Habsburg-függőség határozta meg, és ez a felismerés többszörösen szövetségessé tette a két függetlenségre törekvő nép fiait. Az együttműködés katonai síkon is megnyilvánult, ennek egyik példája éppen Türr István haditevékenysége volt.

A magyar forradalommal szinte egyidejűleg, 1848. március 18-án kitört az olasz nemzeti felkelés. Az Ausztria-ellenes szervezkedések központja Milánó volt, Lombardia fővárosa. Ekkoriban Türr is éppen itt szolgált, Joseph Wenzel Radetzky osztrák császári tábornagy seregében. Az Ausztria és Piemont közötti első itáliai függetlenségi háborúban még osztrák hadnagyként harcolt, de az augusztusi fegyverszünet után néhány hónappal, 1849. januárjában néhány katonájával átállt a piemonti hadsereghez, ahol századosi rangot kapott, és egy magyar légió szervezésével, vezetésével bízták meg. Majd az 1848/49-es európai forradalmi hullám elcsendesülésével 1850 és 1853 között Svájcban,

Franciaországban és ismét Itáliában tartózkodott. Csatlakozott a republikánus meggyőződésű Giuseppe Mazzini köréhez, és vele tartott a sikertelen milánói felkelésben (1853. február 6.). Ekkor elfogták, és Tuniszba száműzték. A krími háború (1853-56) alatt angol szolgálatban állt, immár ezredesi rangban. Így került ismét az osztrák hatóságok látókörébe. Egykori tisztársai tartóztatták le – jogtalanul – Bukarestben, 1855 novemberében. Brassóban haditörvényszék elé állították, és halálra ítélték. Csak Viktória angol királynő közbenjárására változtatták az ítéletet örökös száműzetésre, és Türr Istvánt Korfu szigetére szállították.[343] 1859-ben azonban megint az itáliai politika vonzáskörébe került, Giuseppe Garibaldi mellett harcolt, ismét az osztrákok ellen, az olasz egység megteremtéséért a „két világ hősné”[344] első hadsegédjeként, majd a hadsereg főfelügyelőjeként és tábornokaként. Nápoly elfoglalása után a város és a tartomány katonai parancsnoka lett. Az Savoyai-ház uralkodásával létrejött egységes Olasz Királyság (1861) hadseregében altábornagyi rangot kapott. Az 1867-es osztrák-magyar kiegyezés után pedig felajánlotta szolgálatait Budapesten és Bécsben egyaránt. Hazatérése után, katonai pályáját feladva vízügyi szakemberként és vállalkozóként tevékenykedett.

Türr házassága révén – 1861-ben vette feleségül Bonaparte-Wyse Adélt – III. Napóleon francia császárral is rokoni kapcsolatba került, és élvezte Európa vezető monarchista elitjének bizalmát. Széles körű nemzetközi és hazai kapcsolatrendszerét merész vállalkozások szolgálatába állította. Ezek mindegyike valamilyen vízügyi fejlesztéshez kötődött. Tervei közül az első nagyszabású elgondolás hazája, az Osztrák-Magyar Monarchia vízi útjait érintette, és egy az egész monarchiát behálózó csatornarendszer létrehozására vonatkozott. Ehhez előmunkálati engedélyt szerzett a Tiszát, a Túr, a Szamos, a Kraszna, az Ér, a Berettyó és a Körös folyókkal összekötő hajózó csatornára. 1872 nyarán szintén előmunkálati engedélyt kapott egy Arad városától induló és Hódmezővásárhelyig futó, a Száraz-ér medrének felhasználásával létesítendő hajózó, öntöző- és belvízlevezető csatornára. Csatornaépítő tervei birodalmi méretűek voltak, a szállítás és a mezőgazdaság felvirágoztatásának érdekében.[345] Bár az Osztrák-Magyar Monarchia vizeire vonatkozó elgondolásaival[346] csupán részleges sikert ért el, ami megvalósult belőle: a Dunát és a Tiszát összekötő, Bezdán és Óbecse között húzódó Ferencz-csatorna[347] felújítása (ma Szerbia, *Veliki kanal* néven), valamint ennek kisebb leágazásaként a Sztapár-Újvidék vonalon kiépített Ferenc József-csatorna (ma Szerbia, *Mali kanal* néven). A mederben, a töltéseken és zsilipeken végzett munkálatok 1870-től 1875-ig, egyes források szerint 1879-ig elhúzódtak.[348] Türr István „két éven át tanulmányoztatta a Ferencz-csatornát és

környékét; először 1868-ban Sayn francia mérnökkel beutazta az egész Bácskát, másodszor 1869-ben Caramora olasz mérnökkel és Klasz Márton m. kir. építészeti felügyelővel elkészítette a terveket.” 75 évre szerzett koncessziós jogot a megfelelő területen és részvénytársaságot alapított az építkezések finanszírozására. „A részvénytársulat idegen, leginkább angol tőkepenzesek résztvétele mellett (a londoni Wythes és Longridge cég) megalakult s az építkezés csakhamar, még 1870-ben megindult. Miután azonban ily nagy munka kivitelére az országban vállalkozó található nem volt, idegen olasz vállalkozóknak (a milánói építőbanknak és Caramora olasz vállalkozó mérnöknek) kellett azt kiadni.”[349]

Mindezt azért érdemes itt ismertetni, mert munkamódszere a további két nagy nemzetközi vállalkozásánál, a Panama-csatorna és a Korinthoszi-csatorna esetében is hasonló volt. A közép-amerikai földszoros átvágásának gondolatát már Alexander von Humbolt is felvetette 1864-ben, és ezután tanulmányok, tervek sora született, európai tudományos társaságok vitatták a megvalósítás lehetőségét. Élénk polémia fejlődött ki a csatorna nyomvonalának kijelölése körül, különösen az 1875-ös párizsi nemzetközi geográfiai kongresszuson. A kérdéssel kapcsolatban magyar szakértők is kifejtették véleményüket. A vita tudományos központja a párizsi Földrajzi Társaság (*Société de Géographie*)[350] volt, és ez a Magyar Földrajzi Társaságot is állásfoglalásra kérte fel. Ezért született meg Verebély Imre személyes tapasztalatokra épülő tanulmánya, amit 1876-ban tett közzé. A magyar utazó a nicaraguai megoldás mellett érvelt – ahogy az észak-amerikai szakértők többsége is – és a következőket állította: „Eddigélé 28 különböző tervjavaslat jelent meg a csatorna építésére, de egyik javaslat sem olyan, hogy kiviteléhez biztos reményt lehetne kapcsolni. [...] Véleményem szerint a Darieni földszoros területén egyáltalában nincsen a csatornaépítésre alkalmas vonal, mert ha ilyen volna, azt a földszoros csekély kiterjedése s területének szorgalmas átkutatása mellett bizonyosan már fölfedezték volna. [...] Erősen meg vagyok arról győződve, hogy az eddigi vizsgálódások eredményéből ítélve, az egész közép-amerikai földszorison csak egy hely van, mely a tervezett csatorna építésére alkalmas, s ez azon vonal, mely eléggé ismeretes, s melyről én is már szóltam, t.i. a Nicaraguában való vonal.”[351]

Türr István más megoldást támogatott. Szintén 1876-ban tette közzé álláspontját a Darieni földszorison tervezett közlekedés ötlete mellett.[352] Valamint ebben az időben hozta létre – magas párizsi kapcsolatait felhasználva – a Türr Szindikátust, azt a részvénytársaságot, mely – David McCullough szerint – „egy kicsiny, de «jól megválasztott» csoportból állt, amely azonnal figyelmet és bizalmat keltett”[353],

és rögtön aktív szerepet vállalt az előkészítő munkálatokban, összegyűjtve ehhez a szükséges pénzalapot. Türr maga így emlékezett erre néhány évvel később: „Párizsban 1875-ben tartott nemzetközi földrajzi congressus behatóan tárgyalta a tengerközi csatorna tervezetét, de miután a darieni földszorosról szóló adatok nem voltak elégségesek, nem mondhatott végleges ítéletet. Ekkor vettem én kezembe a csatorna ügyét, s igyekeztem azt tehetségem szerint előre vinni.”[\[354\]](#)

Sógora, Lucien Napóleon-Bonaparte Wyse hadnagy vezetésével Türr felderítő expedíciót szervezett Közép-Amerikába, melynek tagja volt egy magyar mérnök, Gerster Béla (1850-1923) is. Sajnálatos, hogy David McCullough kiváló könyvében, melyben a Panama-csatorna megépítésének részletes krónikáját írja meg, említést sem tesz a magyar mérnökről, inkább az észak-amerikai felderítők nicaraguai alaposságát méltatja. Pedig, ha hihetünk a korabeli sajtó közleményeinek, éppen Gerster állította össze a Türr által szervezett expedíció tapasztalatai alapján azt a tanulmányt, amely végül is kijelölte a két óceánt összekötő csatorna nyomvonalát. Gerster maga a vállalkozás céljairól a következőket írta 1878-as cikkében: „1876-ban Türr István hazánkfia elnöklete alatt, az európai irányadó körökből egy hatalmas társaság képződött a földszoros megvizsgálása és átszakítása érdekében. – E társaság 1876-ban, háromszázezer frank fölládozásával, egy nagy nemzetközi tudományos expedíciót küldött ki e tárgy megvizsgálására. – [...] E társaság eddig tanúsított önzetlenségétől várhatjuk végre is a kérdés megoldását, amit az is bizonyít, hogy ez évben is küldött ki egy kis bizottmányt a további kutatások megtételére. [...] Francia, angol és német tudósok ugyan szép könyveket írtak e csatorna sokféle hasznáról, elméletileg, gyakorlati századunk azonban, befektetésének hasznát, jövedelmét, számokban – hiteles számokban keresni. – Így tehát meg kellene vizsgálnunk, először: mennyibe kerül a munkálat, másodsor: mennyit teend ki ennek jövedelme? Az első, mint mérnöki föladat, a legkisebb költséget igénylő vonal föltalálásától függ, míg a második: a közlekedési adatok lelkiismeretes gyűjtését és összeállítását kívánja.”[\[355\]](#)

Ebből a szövegrészből is kitűnik tehát, hogy a vállalkozást kezdeményezői szigorúan üzleti alapra kívánták helyezni, messzemenően szem előtt tartva a megtérülést. Példaként Ferdinand de Lesseps nagy műve, a nem sokkal korábban átadott (1869) Szezei-csatorna szolgált. Türr vállalkozása céljairól a következőképpen tájékoztatta az érdeklődő magyar közönséget 1876-ban a *Földrajzi Közlemények* hasábjain: „A vállalat tanulmányozásának célja, tüzetesen megállapítani a műszaki, kiviteli és pénzügyi feltételeket, melyekkel lehetséges lenne létrehozni, egy a szezei csatornához hasonló zsilipek nélküli tengeri

közlekedést, és a mely annak kiegészítő részét képezné, a San Migueli és Urabai öböl közt, a Csendes tenger és Atlanti óceán közt, felhasználván amennyire lehetséges a Tuyra, Paya és Cacarica folyásait, úgyszintén Amerika egyik legnagyobb folyója, az Atratoéit.”[356]

Türr István a befektetők üzleti hasznán túl, magasztosabb célokat, a világgazdaság számára kínálgzó előnyöket, illetve a közép-amerikai államok gazdaságának kiaknázását és fejlődésük feltételét látta a vállalkozásában. 1880-ban így írt erről: „Egész Közép-Amerika, körülbelül semmi biztos tengeri közlekedéssel nem bír mindeddig egyik Óceánon sem, Közép-Amerika, azaz Costa Rica, Nicaragua, Salvador, Honduras, Guatemala, a tengerközi csatorna létrejötte által új életet nyernek, s felvirágzanak. Ezen országok vannak kiválóan hivatva a kávé, a cacao, cukor, indigó, bíborbogár (cochenille), pamut, rizs, balzsam, kaucsuk s több más efféle növények termelésére. Az ébenfa, úgyszintén a festőanyagot tartalmazó fák bőségben teremnek. A földalatti termények sokféle alakban találhatók. Vas, réz, ólom, arany, ezüst, drágakövek, kénkő, salétrom s több másnemű termékek nemcsak ismerve vannak, de műveltetnek is. Mily fejlődést nyernek mindezen különböző termékek iparai a tengerközi csatorna kiépítése által, mely egész Amerikát keresztül szelné! Ezen csatorna az említett tartományok tökéletes átalakulását idézné elő, melyeknek semmi sem hiányzik, csak a könnyű közlekedési eszköz.”[357] Azt is világosan látta, és ugyanitt le is írta, hogy a tervezett csatorna legnagyobb haszonélvezője az USA lesz.

Türr jó érzékkel – ahogy azt a Ferenc-csatorna esetében is tette – kutatási engedélyt, majd 99 évre koncessziót (Salgar–Wyse szerződés, 1878)[358] szerzett a területre a kolumbiai kormánytól. (Aquileo Parra kolumbiai elnök támogatta a Türr Szindikátus terveit.) Ez üzleti szempontból erősítette ragaszkodását a csatorna panamai nyomvonalához. Párizsban, az 1879-es nagy, nemzetközi értekezleten (*Congrès International d'Études du Canal Interocéanique*) is ezt az álláspontot képviselte (május 19-én jelent meg és szölt a bizottság előtt[359]). Majd a koncessziót nagy nyereséggel eladta Lesseps magánszindikátusának. „Wyse, Türr és társaik számára az eredeti befektetésük több mint 3000%-os hasznót hozott. Türr István a pénzével rögtön elindult, hogy a görög királytól koncessziót szerezzen egy csatorna építéséhez a Korinthuszi-szoroson.”[360]

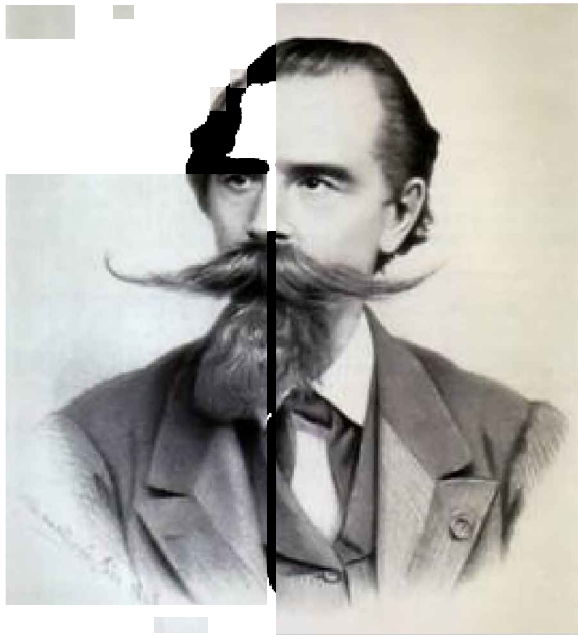
Az új, a Lesseps-féle társaság a panamai építkezés finanszírozására 1880. december 7-én indította meg a részvénykibocsátást. A 73 km hosszú csatorna költségeit előzetesen 600 millió frankra becsülték, megépítésére pedig 6 esztendő irányoztak elő. Azonban néhány év alatt kiderült, hogy a munkálatok nem

haladnak kellő ütemben, a vállalkozás tíz év alatt több mint 2 milliárdot emésztett fel, majd csődbe jutott. Sokan pazarlást, hűtlen kezelést emlegettek, a magyar nyelvben ekkor rögzült a *panamázás* kifejezés, mely zavaros, tisztességtelen, csaló ügyletet jelent a mai napig. „A Lesseps Társaságot végül is 1899-ben a világhíressé vált botrányos panamázás juttatta csődbe. A félbemaradt építkezést az USA közbelépése és az államszerződéssel bevitt tőkéje tette folytathatóvá, 1903-tól további 11 évi munkával fejezték be a 81 km hosszú és 26 m szintkülönbséget 3 zsilipkamrával kiegyenlítő csatornát, majd 1914. augusztus 15-én adták át a forgalomnak.”[\[361\]](#)

Türr István mindeközben már mással foglalkozott. 1881-ben engedélyt kért és kapott a görög királytól egy már az ókorban is felvetődött terv megvalósítására, a Korinthuszi-földszoros átvágására. A finanszírozáshoz ismét a részvénytársasági formát választotta: a francia *Comptoir d'Escompte* bank bevonásával alapította meg a *Société Internationale du Canal Maritime de Corinthe*-t.[\[362\]](#) A mérnöki feladatokkal pedig a panamai helyszín kijelölésében is közreműködő magyar mérnököt, Gerster Bélát bízta meg, aki összegezve a korábban gyűjtött tapasztalatokat, elkészítette a görög csatorna terveit.[\[363\]](#) Az alapos előkészítés után az építkezés 1882 májusában kezdődött, de a vállalkozás itt is, ahogy a Szezi- és a Panama-csatorna esetében is az előirányoztnál jóval több pénzt emésztett fel, amiben feltehetőleg szerepe volt a nem korrekt gazdálkodásnak. 1889-ben a társaság csődbe ment. Bár az építkezésre a panamai kudarc árnyéka vetült, Türrnek mégis sikerült megszereznie a görög állam támogatását, és új vállalatot alapított *Société Hellénique du Canal de Corinthe* néven, mely 1890-től ismét elindította a munkálatokat, amit ezúttal csupán néhány hónapos csúszással sikerült is befejezni. A Korinthuszi-csatorna ünnepélyes megnyitására 1893. augusztus 6-án került sor, a forgalomnak október 28-án adták át. Az átadási ceremónián Türr István is ott volt I. György görög király (1863-1913) kíséretében, és érdemei elismeréséül megkapta tőle a Megváltó-rend nagykeresztjét. Az eseményen részt vett Ferenc József osztrák császár és magyar király is.[\[364\]](#)

Türr kalandos és tevékeny életének tengelyében a katonai pálya, majd a vízügyi vállalkozások álltak, bár szerepet vállalt a szabadkőműves mozgalomban is, és a népoktatás fejlesztését is a szíven viselte (Corvina Társulat alapítása, 1870). A magyarok mellett az olaszok is kegyelettel őrzik emlékét. Ahogy halála alkalmából, 1908 májusában az olasz szenátus közleménye fogalmaz: „Budapesten ugyanezen hónap 3-án elhunyt magyar állampolgár Türr István tábornok, aki az olasz nemzet iránti rokonszenvtől vezettetve, tetteivel előmozdította a királyság megalapítását, szívét és kardját kölcsönözve

Olaszországnak; akit ezért az olasz nemzet polgárai sorába emelt, [szénátusa] egyhangúlag elhatározta, hogy a magyar parlament irányában kifejezést ad részvételének s a hálás emlékezésnek, melyet úgy a szenátus, mint az egész olasz nemzet az elhunyt iránt táplált és a jövőben is meg fog őrizni szeretetével együtt a vele rokonszenvező magyar nemzet iránt, melynek Türr tábornok olyan fennkölt és hőslenkű képviselője volt.”[\[365\]](#) Személye, a vízi utak kiépítése és hasznosítása iránti elkötelezettsége, vállalkozó kedve és munkamódszere három földrajzi régió történetét – Közép-Európáét, Közép-Amerikáét és a keleti Mediterráneumét kötötte össze. Globális történetet alkotva, a globalizációt megelőző történelmi korszakban.

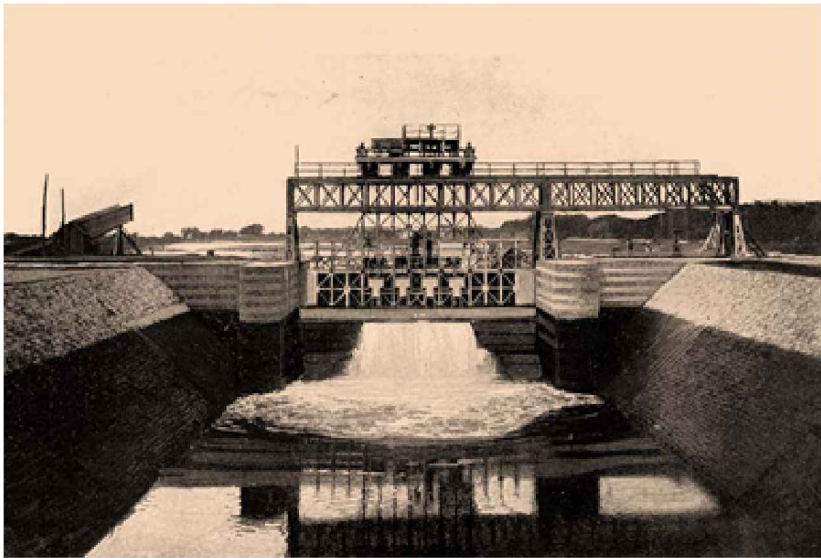




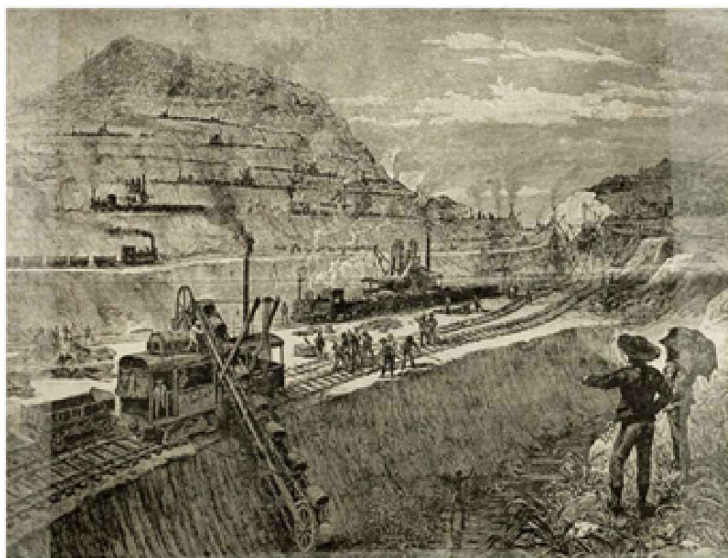
Türr István arcképe – [wikipedia.org](https://www.wikipedia.org)

Bonaparte Viese (Wyse) Adél (? – 1899)

1861-ből származó portréja – metszet a budapesti ELTE Egyetemi Könyvtárának gyűjteményében



Fotó a Türr István nevét viselő óbecsei
(ma Szerbia) zsilipről, in Borovszky Samu, *Magyarország vármegyéi és városai.*
Bács-Bodrog vármegye, 1909. elektronikus kiadás: <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0003/11.html>
[a letöltés ideje 2016-04-17]



Metszet a Panama-csatorna építéséről – megjelent a magyar sajtóban,
Vasárnapi Újság, 1889. január 13.